

Bes chreibung

Die Erfindung betrifft eine Landmaschine mit einem Antriebsstrang zum Ankoppeln an die Zapfwelle eines Traktors, mit einem in den Antriebsstrang integrierten Getriebe.

In der Landwirtschaft gibt es eine Vielzahl von Landmaschinen, die an einen Traktor bzw. Schlepper angebaut werden und die zu ihrem Betrieb die Leistung von der Zapfwelle des Schleppers oder Traktors erhalten. Um dabei die Leistung innerhalb der Landmaschine an die Stelle zu bringen, an der sie letztlich benötigt wird, haben diese Landmaschinen einen Antriebsstrang, der entsprechend an die Zapfwelle des Traktors angekoppelt wird. Es ist dabei auch bekannt, in diesen Antriebsstrang ein Übersetzungsgtriebe zu integrieren, um so sicherstellen zu können, dass die von der Zapfwelle gelieferte Antriebsleistung zu einer bestmöglichen Arbeitsgeschwindigkeit der Landmaschine genutzt wird. Das gilt z. B. für Verteilarbeiten, Mischarbeiten, Aufnehmen von Materialien etc.

Häufig werden derartige Landmaschinen für diesen Zweck mit einfachen, insbesondere im Stillstand schaltbaren Getrieben versehen. Diese haben jedoch den Nachteil, dass eine einmal gewählte Übersetzung dann auch für den gesamten Arbeitsprozess verwendet werden muss. Problematisch ist dies insbesondere dann, wenn eine besonders hohe Übersetzung insbesondere nur zum Anfahren der Landmaschine benötigt wird.

Eine derartige Problematik tritt beispielsweise auf bei Düngerstreuer oder sogenannten Vertikalmischern. Vertikalmischer werden beispielsweise zur Aufbereitung von Viehfutter verwendet. Ein derartiger Vertikalmischer hat dabei in einem Vorratsbehälter eine Mischwendel angeordnet, über die in dem Vorrats

behälter befindliches Futtermaterial etc. zu einer Ausgangsöffnung transportiert wird. Bei einem solchen Vertikalmischer wird der Vorratsbehälter aus einem gefüllt, wobei die Mischwendel umläuft. Um dann von dem Silo zu der Ausbringstelle für z. B. Viehfutter zu fahren, wird die gesamte Leistung des Schleppers für den Vortrieb beim Fahren benötigt. Demgemäß wird die Zapfwelle, über die Mischwendel des Vertikalmischers angetrieben wird, vom Motor des Schleppers getrennt, so dass sie keine Leistung mehr abzweigt und die gesamte Motorleistung somit für den Fahrbetrieb des Traktors zur Verfügung steht. – Während der Fahrt steht die Mischwendel des Vertikalmischers somit still.

Durch den Fahrbetrieb mit dem dabei verbundenen Rütteln des Vertikalmischers setzt sich das in diesen eingefüllte Futtermaterial. An der Stelle, an der das Viehfutter dann über die Mischwendel ausgebracht werden soll, muss aufgrund des aufgetretenen Setzens das Futtermaterial somit erst wieder „losgebrochen“ werden.

Nach dem hierfür notwendigen somit hohen Anlaufdrehmoment fällt die dann benötigte Antriebsleistung für die Mischwendel beim weiteren Ausbringen des Futters dann deutlich ab. Es bestünde somit also grundsätzlich die Möglichkeit nach dem „Losbrechen“ des Futtermaterials mit einer niedrigeren Übersetzung weiterzuarbeiten.

Bei den bisher verwandten einfachen, nur im Stillstand zu schaltenden Getrieben bedeutet dies aber, dass der Antriebsstrang wieder in den Stillstand zu bringen ist und dann nach Einlegen einer niedrigeren Übersetzung erneut anfahren ist. Auch hierbei ist wieder ein anfänglich höheres „Losbrech“-Drehmoment zu überwinden, das den Antriebsstrang stark belastet.

Auch dann verbleibt die Problematik, dass die beim erneuten Losbrechen notwendige Übersetzung danach weiter beibehalten werden muss, so dass beim weiteren Ausbringen von Futter mit einer weiterhin zu hohen Übersetzung gefahren wird. Die Fahrgeschwindigkeit ist damit nicht optimal und das Ausbringen von Futter, Düngemitteln etc. dauert letztlich unnötig lange.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, eine Landmaschine wie oben angegeben derart weiterzubilden, dass mit ihr ein leistungs- und zeit-optimierter Arbeitsvorgang erreicht werden kann.

Die Landmaschine soll dabei insbesondere auch zu einer robusten Konstruktion führen, die den harten Anforderungen im landwirtschaftlichen Betrieb gerecht wird.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass als Getriebe in der Landmaschine ein stufenloses Kegelscheibenumschaltungsgetriebe vorgesehen wird.

Ein stufenloses Kegelscheibenumschaltungsgetriebe hat dabei die Möglichkeit, auch unter Last verstellbar zu sein, womit sichergestellt ist, dass für die Einstellung eines bestmöglichen Übersetzungsverhältnisses des Getriebe keine (erlaubte) Unterbrechung des Antriebes einer Mischwendel etc. notwendig ist, die z. B. einem erneuten Setzen mit anschließend notwendigem erneutem Losbrechen von Material z. B. in einem Vertikalmischer, einem Düngemittelstreuer etc. führen würde.

Man hat somit die Möglichkeit, die für das Ausbringen von Futter- oder Düngemittel oder für andere Arbeiten von Landmaschinen benötigte Leistung bestmöglich auf den tatsächlichen Bedarf einzustellen, wobei gleichzeitig eine maximale Arbeitsgeschwindigkeit und damit eine möglichst kurze Dauer für eine Arbeit erreichen ist. Hieraus ergeben sich entsprechende Zeit- und Kostenvorteile bei der Anwendung einer derartigen Landmaschine.

Jetzt ist es für einen optimalen Einsatz in der Landwirtschaft wesentlich, dass ein Bediener einer entsprechenden Landmaschine soweit wie möglich entlastet wird. Dies bedeutet aber auch, dass es vorteilhaft ist, wenn ein Antriebsstrang mit einem entsprechenden stufenlosen Getriebe in jeder Übersetzungsstellungsposition des Getriebes abgeschaltet werden kann ohne erst noch in eine später notwendige Anfahrstellung verbracht zu werden.

Um dies zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, in dem Antriebsstrang eine Stillstandsverstellung in Anfahrübersetzung zu integrieren, so wie einen entsprechenden Kraftflussunterbrecher. Der Kraftflussunterbrecher ist dabei notwendig, da bei der Stillstandsverstellung das Getriebe nicht belastet sein darf.

Vorteilhafterweise wird hierbei als Kraftflussunterbrecher eine Kupplung vorsehen. Es ist aber auch möglich, hier einen Hydraulikwandler oder ähnliches verwenden.

Um den Bedienkomfort und damit die ergonomische Bedienbarkeit zu erhöhen, wird vorgeschlagen, die Kupplung hydraulisch zu betätigen und auch das Kegelscheibenumschlingungsgetriebe vollhydraulisch auszuführen. Es wäre aber grundsätzlich im Rahmen der Erfindung, die Kupplung und/oder das Kegelscheibenumschlingungsgetriebe rein mechanisch, das heißt insbesondere manuell verstellbar auszuführen.

Es wird in diesem Zusammenhang insbesondere vorgeschlagen, die Landmaschine selbst mit wenigstens einer Hydraulikpumpe zu versehen, die den hydraulischen Druck an das vollhydraulische Kegelscheibenumschlingungsgetriebe und/oder die hydraulisch zu betätigende Kupplung liefert. Damit belastet die Landmaschine im Betrieb nicht den Hydraulikkreislauf des sie antreibenden Traktors, an den sie alternativ ankoppelbar wäre.

Grundsätzlich sollte die Hydraulikpumpe der Landmaschine auch von der Zahnwelle des Traktors angetrieben sein, damit hier kein separater, konstruktiv aufwendiger anderer Antrieb vorzusehen ist.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform weist die Landmaschine noch eine Steuerung auf, mit der die Kupplung und die Stillstandverstellung zeitversetzt zueinander zu betätigen sind. Damit kann sichergestellt werden, dass die Stillstandsverstellung erst betätigt wird, wenn die Kupplung geöffnet ist und die Kupplung später erst wieder geschlossen wird, wenn die Stillstandsverstellung die Anfahrübersetzung des Kegelscheibenumschlingungsgetriebes erreicht hat.

Um letztere präzise ermitteln zu können, wird vorgeschlagen, der Steuerung wenigstens einen Positionserkennungssensor zuzuordnen, mit der eine der schieblichen Kegelscheiben des Kegelscheibenumschlingungsgetriebes überwacht wird. Wenn diese eine Endposition erreicht hat, wird das Schließen der Kupplung und damit eine Leistungsübertragung über das Getriebe wieder durch die Steuerung eingeschaltet.

Insbesondere ist die Kupplung dabei an die Hydraulikversorgung des Kegelscheibenumschlingungsgetriebes angeschlossen, wobei sichergestellt wird, dass sie erst dann Drehmoment überträgt, wenn im Anpresssystem des Kegelscheibenumschlingungsgetriebes ein Minimaldruck aufgebaut ist. Die Kupplung wird im übrigen durch Betätigung des Schalters zur Lieferung eines Eingabesignals an die Steuerung geöffnet. Gleichzeitig oder zeitversetzt etwas später wird dabei durch die Steuerung ein Stillstandsverstellventil geöffnet. Dieses ermöglicht dann die Stillstandsverstellung des vollhydraulischen Kegelscheibenumschlingungsgetriebes in die Anfahrstellung.

Bei Erreichen einer Endposition oder bei manueller Aufhebung des oben erwähnten Eingangssignals, das die Stillstandsverstellung auslöst, wird das Stillstandsverstellventil wieder geschlossen und die Kupplung wird erst zu dieser oder einem etwas späteren Zeitpunkt wieder mit Drucköl beaufschlagt.

Diese Abfolge kann entweder durch einen in der Steuerung vorhandenen Mikroprozessor gesteuert werden oder auch durch ein separates, in dieser vorhandenes einstellbares Zeitrelais.

Dabei kann das entsprechende Hydraulikventil, mit dem die Kupplung geöffnet wird, sowohl elektrohydraulisch sein als auch vom dann wiederum elektrohydraulischen Stillstandverstellventil hydraulisch angesteuert werden.

Es wird dabei über die Steuerung insbesondere sichergestellt, dass erst nach Beendigung der Stillstandverstellung das Einleiten des Wiederanfahrvorgang ermöglicht ist.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines Ausführungsbeispiels. Dasselbe zeigt

- Figur 1 die Prinzipskizze einer erfindungsgemäßen Landmaschine hinter einem Traktor;
- Figur 2 den Hydraulikplan für ein stufenloses Kegelscheibenumschaltung getriebe mit Mikroprozessor oder Zeitrelais geschalteten Stillstand verstell- und Kupplungsentlastungsventilen und;
- Figur 3 den Hydraulikplan eines stufenlosen Kegelscheibenumschaltungstriebes mit durch ein Stillstandsverstellventil hydraulisch angesteuertem Kupplungsentlastungsventil.

In Figur 1 erkennt man in einer Prinzipskizze eine Landmaschine 1, die über eine übliche Deichsel 2 o. ä. an eine Anhängerkupplung 4 eines Traktors 3 angekoppelt ist. Außer einer wie hier dargestellten nachgeschleppten Landmaschine können auch direkt an den Traktor angebaute Landmaschinen vorgenommen sein.

Die Landmaschine weist dabei einen Antriebsstrang 5 auf, der an eine Zapfwelle 6 des Traktors 3 angekoppelt ist.

Diese Zapfwelle 6 dient bei dem Traktor zur Lieferung von Leistung an Landmaschinen oder -geräte, die an den Traktor 3 angebaut werden. Sie ist geschaltbar oder starr gegebenenfalls über ein Vorlegegetriebe an den Motor des Traktors gekoppelt.

Vom Motor des Traktors gelieferte Leistung wird somit über die Zapfwelle 6 und den Antriebsstrang 5 in die Landmaschine 1 geleitet. Damit steht diese Leistung in einer derartigen Situation nicht zum Vortrieb von Traktor und angehängter Landmaschine zur Verfügung. Um jetzt zu ermöglichen, dass in die Landmaschine keine dort gegebenenfalls bei einem Fahren des Traktors über Landstellen etc. nicht benötigte Leistung geleitet wird, kann der Antriebsstrang 5 und/oder die Zapfwelle 6 während eines Straßentransports z. B. über eine Kupplung vom Motor abgekoppelt werden. Die Leistung des Motors des Traktors 3 steht dann voll für den Fahrbetrieb zur Verfügung.

Bei einem Straßentransport kann es aber dann dazu kommen, dass sich gegenüber in der Landmaschine 1 befindliches Futter, Düngemittel oder andere Streumittel aufgrund von Rütteln so stark verdichten, dass ein anschließendes Anfahren der Landmaschine eine hohes Anfahrdrehmoment erfordert, wozu im Antriebsstrang 5 vorhandenes Übersetzungsgetriebe 7 entsprechend eingestellt wird.

Da derartige Übersetzungsgetriebe in Landmaschinen recht einfach ausgebildet werden, ist eine anschließende Schaltung unter Last nicht mehr möglich. Da verbleibt das Getriebe 7 in einer entsprechend vorgewählten Übersetzung und bei einem anschließenden Fahren des Traktors wird die mögliche Fahrleistung und damit die Geschwindigkeit durch die eingestellte Übersetzung des Übersetzungsgetriebes 7 bestimmt und nach oben begrenzt.

Um diese Problematik zu umgehen, wird für das Übersetzungsgetriebe bei der hier vorgeschlagenen Ausführungsform ein Kegelscheibengetriebe mit stufenlos ein- und verstellbarer Übersetzung verwandt, das zur Erzeugung axialer Anpresskräfte von Kegelscheiben auf ein Zugmittel über hydraulische Spannmittel verfügt, die über ein entsprechendes Steuerventil mit Druckmittel beaufschlagen werden.

Eine derartige Vorrichtung ermöglicht auch unter Last eine Einstellung des Übersetzungsgetriebes 7 auf ein Übersetzungsverhältnis, bei dem eine bestimmte Aufteilung der Leistung des Motors des Traktors 3 für den Vortrieb einerseits und den Antrieb der Landmaschine 1 andererseits zu erreichen ist.

In der Figur 2 ist zu einem entsprechenden stufenlos verstellbaren Kegelscheibengetriebe ein entsprechender Hydraulikplan dargestellt:

Von der Zapfwelle (nicht dargestellt) wird über eine Antriebswelle 8 ein antriebsseitiger Scheibensatz 9, 10 eines Kegelscheibengetriebes angetrieben. Dieser steht über ein Zugmittel 11 in Verbindung mit einem abtriebsseitigen Scheibensatz 12, 13, der auf einer Abtriebswelle 14 sitzt. Durch diese Abtriebswelle wird die Landmaschine angetrieben (nicht dargestellt).

Auf jeder Welle 8, 14 ist ein der Kegelscheiben, nämlich die Kegelscheiben 13 zur Einstellung der Getriebeübersetzung axial verschiebbar, wozu sie in sich bekannter Weise als Zylindermäntel 15, 16 von hydraulischen Druckzylindern ausgebildet sind, deren Kolben wellenfest angeordnet sind.

Somit ist in den axial verschiebbaren Kegelscheiben 10, 13 je ein hydraulische Spannmittel ausgebildet, dem Druckmittel über einen Vierkantensteuerschieber 17 zugeteilt wird.

Dazu wird von einer Druckmittelpumpe 18, die auf hier nicht dargestellte Weise ebenfalls von der Zapfwelle 6 angetrieben wird, Hydraulikflüssigkeit auf den Steuerschieber 17 gegeben, von wo aus es dann entsprechend der Stellung des Schiebers über Leitungen 19, 20 den hydraulischen Spannmitteln auf den beiden Getriebeseiten zugeteilt wird. Dabei fließt das Hydraulikmittel über an sich bekannte Zylinderdrosseln 21, 22.

Die Einstellung des Steuerschiebers 17 erfolgt über einen Abtasthebel 23, dessen eines Ende über einen Kipphebel 24 von einem Übersetzungsstellgerät verstellt wird. An seinem anderen Ende wird der Abtasthebel 23 mit einem Gewicht 26 in einer Umfangsnut 27 geführt, die an der axial verschiebbaren Kegelscheibe 13 ausgebildet ist.

Das vom Vierkantensteuerschieber 17 abfließende Hydraulikmittel fließt über eine Fühlerleitung 28 zu Drehmomentfühlern 29, 30. Diese Drehmomentfühler sind so ausgebildet, dass sie beim Auftreten von Drehmomentstößen eine bestimmte Druckmittelmenge in die Leitung 28 zurückpumpen, um auf diese Weise einem plötzlichen Druckmittelbedarf zur Abstützung des Drehmomentstoßes den an- und abtriebsseitig axial verstellbaren Kegelscheiben 10 bzw. 13 des Kegelscheibengetriebes Rechnung zu tragen.

Damit diese Druckmittelmengen schnellstmöglich an den genannten axial verschiebbaren Kegelscheiben zur Verfügung steht, befinden sich zwischen der Leitung 28 und den Leitungen 19 und 20 Leitungsverbindungen 31, 32 mit Rückschlagventilen 33, 34, über die die von den Drehmomentfühlern 29 bzw.

gelieferten Hydraulikmittelmengen beim Auftreten von Drehmomentstößen e
men.

Die Verstellung dieses Getriebes erfolgt durch eine Einstellung des Überset
zungsstellgerätes 25, was zu einer Auslenkung des Abtasthebels 23 führt. D
iesen wird der Vierkantensteuerschieber so lange ausgelenkt, bis die ents
chende Übersetzung an dem Kegelscheibengetriebe eingestellt ist, wobei di
über die Abtastung der Position der Kegelscheibe 13 über den Gleitstein 26
deren Umfangsnut 27 überprüft wird. Bei Erreichung der Endstellung wird der
Steuerschieber 17 dann wieder über den Abtasthebel 23 in seine ursprüngli
Position zurückgestellt.

Problematisch wird es jetzt, wenn der Antrieb des Getriebes in einer beliebi
Übersetzung abgestellt wird. Zum Anfahren muss das Kegelscheibenumschl
gungsgtriebe dann nämlich in eine Anfahrposition verbracht werden. Dies is
jedoch bei Kegelscheibengetrieben bei normalen Anpressverhältnissen prak
nicht möglich. Dies hat seinen Grund darin, dass bei Kegelscheibengetrieb
der hier beschriebenen Art der Widerstand gegen Verstellbewegungen bei an
nehmender Umlaufgeschwindigkeit des Zugmittels stark ansteigt und somit bei
Stillstand des Getriebes ein Maximum erreicht.

Um diese Problematik zu lösen, ist es bekannt, eine Stillstandsverstellung des
Kegelscheibengetriebes vorzunehmen, bei der der Hydraulikmitteldruck von
Spannmitteln fortgenommen wird.

In dem in der Figur 2 dargestellten Ausführungsbeispiel ist hierzu ein entspre
chendes Stillstandverstellventil 35 vorgesehen. Durch Betätigung dieses Ven
tils wird im hier dargestellten Beispiel insbesondere auf der Antriebsseite die
Scheibe 10 druckentlastet, so dass das Zugmittel 11 auf einen anderen Über
setzungsumfang eingestellt werden kann. Im hier dargestellten Beispiel ist au
ßerdem noch ein Kupplungsentlastungsventil 36 vorgesehen, das bei Betätig
dazu führt, dass eine hydraulische Lamellenkupplung 37 geöffnet wird, die bei
geschlossener Stellung die Rotation der Antriebswelle 8 bewirkt. Dabei ist der
Antrieb auf der Antriebsseite der hydraulischen Lamellenkupplung über ein ei
sprechendes Vorlegegetriebe 38 entsprechend variabel.

Es sei hier noch vermerkt, dass im hier dargestellten Beispiel das Stillstandstellventil 35 und das Kupplungsentlastungsventil 36 elektromagnetisch betätigt werden durch einen Mikroprozessor 39.

Die hydraulische Lamellenkupplung 37 ist in die Hydraulikversorgung des Kettenwandlers eingebunden, so dass sie erst schließt und somit ein Drehmoment überträgt, wenn der Anpressdruck des Kettenwandlers einen Minimaldruck aufgebaut hat.

Durch Betätigung eines Schaltknopfes 40 wird die Kupplung geöffnet, wobei Mikroprozessor 39 das Kupplungsentlastungsventil 36 betätigt. Gleichzeitig oder zeitversetzt etwas später wird dann vom Mikroprozessor 39 das Stillstandstellventil 35 betätigt, was dann die Stillstandverstellung einleitet.

Erst bei Rücksetzen des Schaltknopfes 40 wird dann durch den Mikroprozessor 39 die Kupplung 37 geschlossen durch Betätigung des Kupplungsentlastungsventils 36. Gleichzeitig oder zeitversetzt etwas früher wird das Stillstandsstellventil 35 durch den Mikroprozessor 39 betätigt, was zum Aufbau des Druckmitteldruckes in der Hydraulik des Kegelscheibengetriebes führt.

Es ist hier nicht dargestellt, dass die Beendigung der Stillstandverstellung durch ein Signal an den Mikroprozessor 39 bekanntgegeben werden kann, wobei ein entsprechendes Signal durch einen nicht dargestellten Nährungsschalter liefert wird, der bei Erreichen der Anfahrposition einer der Wegscheiben 10 oder 13 ein entsprechendes Signal liefert. Statt dessen kann auch eine Mindestzeit am Mikroprozessor eingestellt werden, in der die Stillstandverstellung durchgeführt wird. Bei Ablauf dieser Mindestzeit kann ein entsprechendes Signal erzeugt werden, dass die Stillstandsverstellung abgeschlossen ist.

Erst die somit definitive Beendigung der Stillstandverstellung ermöglicht es dem Mikroprozessor 39 dann, den Wiederanfahrvorgang einzuleiten.

Außer einem Mikroprozessor kann auch ein einstellbares Zeitrelais verwendet werden, das durch den Schalter 40 entsprechend betätigt wird.

In der Figur 3, bei der gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen werden, ist statt einer Mikroprozessorsteuerung für das Kupplungsentlastungs- bzw. das Stillstandverstellventil ein hydraulisch betätigtes Kupplungsentlastungsventil 41 vorgesehen, das durch ein elektrohydraulisches Stillstandverstellventil 42 angesteuert wird.

Auch hier ist gewährleistet, dass die hydraulisch betätigte Kupplung bei Betätigung des Stillstandverstellventils gelöst und bei Rückstellung des Stillstandverstellventils wieder eingerückt wird.

Patentansprüche

- 1. Landmaschine mit einem Antriebsstrang (5) zum Ankoppeln an die Zapfwelle (6) eines Traktors (3), mit einem in den Antriebsstrang (5) integrierten Getriebe, dadurch gekennzeichnet,
dass das Getriebe ein stufenloses Kegelscheibenumschaltungsgetriebe ist.**

- 2. Landmaschine gemäß Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass dem Kegelscheibenumschaltungsgetriebe im Antriebsstrang (5) ein Kraftflussunterbrecher (37) zugeordnet ist sowie eine Stillstandsverstellung in Anfahrtübertragung.**

- 3. Landmaschine gemäß Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Kraftflussunterbrecher eine Kupplung (37) ist.**

- 4. Landmaschine gemäß Anspruch 3,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Kupplung (37) hydraulisch zu betätigen ist.**

- 5. Landmaschine gemäß Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Kegelscheibenumschaltungsgetriebe vollhydraulisch ist.**

6. Landmaschine gemäß Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass sie wenigstens eine Hydraulikpumpe (18) aufweist zur Lieferung von hydraulischem Druck an das Kegelscheibenumschaltungsgetriebe und/oder die Kupplung (37).

7. Landmaschine gemäß Anspruch 6,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Hydraulikpumpe (18) von der Zapfwelle (6) angetrieben ist.

8. Landmaschine gemäß Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass eine Steuerung (39) vorgesehen ist zum zeitversetzten Ansteuern der Kupplung (37) und der Stillstandverstellung (35, 42).

9. Landmaschine gemäß Anspruch 8,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Steuerung wenigstens ein Positionserkennungssensor für eine Kegelscheibe (10, 13) zugeordnet ist.

Z u s a m m e n f a s s u n g

› Erfindung betrifft eine Landmaschine mit einem Antriebsstrang zum Ankop-
n an die Zapfwelle eines Traktors, mit einem in den Antriebsstrang integrier-
t Getriebe. Es ist bei derartigen Landmaschinen häufig notwendig, nach ei-
n Anfahren mit einem hohen Drehmoment eine niedrigere Übersetzung zu-
hlen, damit die Landmaschine mit einer optimalen Geschwindigkeit von einem
Traktor angetrieben werden kann, dem dann noch ausreichend Leistung zur Ver-
fügung steht zum Vortrieb für den Traktor. Um dies zu ermöglichen wird vorge-
schlagen, bei einer derartigen Landmaschine das Getriebe als ein stufenloses
Gelenkscheibenumschaltungsgetriebe auszubilden, das vorzugsweise vollhy-
draulisch ist und mit einer hydraulischen Kupplung gekoppelt ist sowie eine Still-
standsverstellung in Anfahrübersetzung aufweist.